

Со времени моего прошлого сообщения прошло не так уж и много времени, но событий за этот срок произошло достаточно.

Ладно, в общем попробую по порядку.

Так кажется, что за это время я объездил всё вокруг.

Начнём с того, что меня пригласили прокатиться по району, благо тут, по моему, самая разветвлённая сеть автодорог по всему Арктическому побережью. В основном, это, конечно связано с наличием золотодобывающей промышленности в регионе. (А в прошлом ещё олова и урана) Вообще, из того, что я увидел, у меня сложилось о Чукотке такое впечатление, что это именно летний регион для путешествий по нему. Это в отличие от Якутии. Вернее той её части, что мы были. Здесь я пытаюсь привести некоторые сравнения автостопа в Якутии и на Чукотке. Якутия, особенности перемещений, общий обзор Тикси, достижение по зиме Чукотка, мои впечатления вплоть до сегодняшнего дня Летние Автодороги Чукотки Далее я всё-таки сподобился заняться описанием конкретных событий, происходивших вокруг меня. Сразу предупреждаю, не судите строго меня там за стилистику и прочая. Это не "облизанный" текст, он просто взят и написан.

Якутия, особенности перемещений, общий обзор

Дело в том, что в северной Якутии вообще нет автодорог, практически любой посёлок -- это точка на карте, аэропорт -- дорога от 2 до 7 или более километров и всё. По ней можно ездить туда обратно и наматывать себе автостопный стаж таким образом. (Это общая тенденция, и я не буду здесь приводить исключения в виде сорокакилометровой трассы до какого-нибудь рудника) Автостоп там возможен только зимой (я имею ввиду классический -- на машинах) кое-где с декабря и даже с ноября, а в основном с января месяца (самое позднее что мне известно -- это Белая Гора -- Чокурдах, открывается аж в конце февраля) Зато в Якутии по зимникам можно реально попасть в ЛЮБОЙ обитаемый посёлок.

Летом же можно сплавать по глухим таёжным/тундровым речкам или путешествовать во время навигации на судах по морям и рекам.

Но при этом география ваших путей продвижения по сравнению с зимниками резко изменится, одни пункты становятся более достижимы, другие наоборот -- вообще недостижимы (но так как ничего невозможного не бывает, то труднодостижимы, это может быть моторная лодка в лучшем случае, сплав на плоту, или даже пешком по тайге, при отсутствии водных путей) Так например, в Батагай или Оленёк приехать по зимнику

довольно просто, а вот летом... я не хочу употреблять слово "невозможно", но это весьма близко к тому. До Оленька навигации нет и в помине, а до Батагая она только весной и, может, осенью, в половодье.

То же самое -- Хонуу, туда навигация только весной. (Сходный пример -- вся навигация по Эвенкийскому округу) При всём этом, вы понимаете, что для того, чтобы воспользоваться весенней навигацией и подняться туда по реке, надо уже на момент ледохода находиться в её среднем течении, там, где начинается этот "участок условной навигации". Иначе, "большая вода" может продержаться всего две-три недели и вы просто опоздаете. (Как правило это конец мая -- начало июня (в полярной Якутии))

Но чтобы попасть в нижнее и затем среднее течение реки, надо сначала зайти туда с моря. А морская навигация -- это август-сентябрь (плюс-минус). Получается нестыковочка.

"Это что-же, если по воде, то туда надо 2 года плыть?" -- спросите вы. Да. Именно так туда доставляются грузы. За две навигации.

Примером противоположного явления (трудно зимой и легко летом) может, пожалуй, служить только Тикси. Летом туда можно приплыть по Лене на любом пароходе типа река-море, которые во множестве следуют вниз по Лене, а затем расходятся напра-нале-во по побережью. (нале- -- Усть-Оленёк, Юрюнг-Хая, Хатанга; напра- -- Нижнеянк, Чокурдах, Зелёный Мыс (Черский), Певек) А вот зимой... это целая эпопея.

Тикси, достижение по зиме

Дело в том, что существует три относительно равнозначных направления. Причём они равнозначны именно для Тикси -- центра Булунского района, для других посёлков этого района один из трёх вариантов уже является приоритетным.

Так в Таймылыр можно попасть с запада, по Анабарскому зимнику до Саскылаха или Юрюнг-Хаи, а затем выждать там оказию; второй вариант -- в Кюсюр с юга по Лене через Жиганск, до Джарджана доедете точно, затем будете высиживать там оказию на Кюсюр; ну и наконец с востока -- Борогон (на карте -- Намы), по Янскому зимнику до посёлка Сайды, а там возможна редкая оказия на Борогон (вверх по Бытантаю) (кстати интересный должен быть маршрутик, сам бы не прочь); к этому же, третьему варианту, я отношу и путь через Хайыр, по Янскому зимнику до Северного, затем Хайыр, а там опять придётся ждать оказию, но уже только прямо на Тикси (кстати, чтобы не торчать неделями в посёлке, это время можно провести в золотопромышленной артели Ударник, за 40 км до Хайыра, скрасите одиночество сторожу в полярную темень) Это, как раз и является наиболее предпочтительным вариантом у тиксинских водителей, загвоздка в том, что Хайыр -- это не Булунский район, а Усть-Янский, здесь надежда только на тиксинских дальнобоев, коих не так уж и много. Внутри района перемещаться всегда проще.

А, вот ещё вариант, из Хайыра есть возможность уехать с попутными снегоходами "Буран" до Хара-Улаха (на карте Найба) уже Булунского района, это -- 100 километровый участок по тундре. У них там очень много общих родственников, а главное, что если в Хайыр летит санрейс, то очень часто именно из Тикси, а не из Депутатского (райцентра Усть-Янского района), так как там постоянно нелётная погода. Если вы попадёте под санрейс, то понятно, вы сразу в дамках, но такое (что кто-нибудь кого-нибудь порежет или, наоборот, кто-нибудь вдруг надумает рожать) очень сложно предугадать заранее, по этому я не об этом. Я о том, что люди потом вынуждены добираться обратно из больницы домой всеми правдами и неправдами, район-то не тот! От Тикси они доезжают на Урале до Хара-Улаха, дальше, до Хайыра зимника нет (тиксинские дальнебои едут минуя Хара-Улах по морю, на удалении от 5 до 40 километров, и не по официальному зимнику, а сами топчут дорогу). Туда им навстречу на "Буранах" выезжают родственники и забирают их домой. Соответственно, туда они едут пустые и могут вас захватить!

Когда мы с Полиной, уже более года назад, где-то в конце марта ехали по этому участку из Хара-Улаха в Хайыр (по любезности тогдашнего главы администрации Хара-Улаха, Слепцова) (нас везли на двух буранах и по дороге мы догнали ещё двоих, они выехали днём раньше, но ночевали в балке), так вот, они везли женщину с младенцем после родов и ещё одну молодую девушку. Причём в тот момент, когда мы их догоняли, мы ехали по глади озера, параллельно сближаясь (выбрали перед этим разные дороги), девушка эта сидела верхом на нарте на куче вещей, спиной по ходу, чтобы не морозить лицо, и, вцепившись всеми силами в брезент, представляла довольно заманчивое зрелище. На нарте, прицеплённой к другому бурану, была устроена кибитка: надстроен каркас из деревянных реек и обтянут оленьими шкурами и брезентом, там ехала женщина с ребёнком. Однажды даже, когда мы остановились попить чаю (из термосов) я сфотографировал её, как она с ребёнком залезает обратно в кибитку.

По этому те, кто отправляется в Якутию цивилком по билету, ПОМНИТЕ, что самое сложное -- это пересечь там границу района, НИКАКИХ регулярных авиарейсов между районными центрами там НЕТ, всё сообщение осуществляется ТОЛЬКО через Якутск! Эта женщина, по идее, должна была бы лететь из Тикси в Якутск за пять с половиной тысяч, затем в Депутатский за шесть, затем в Хайыр за две, вот так.

Исключениями из этого правила "Центростремительности города Якутска" могут являться только регулярные московские рейсы из Мирного, Удачного, Тикси, Ленска(?), а также Мирный, как второй по значению центр Якутии, связан регулярными рейсами с западными районами -- Ленском, Оленьком, Саскылахом, по-моему, ещё Нюрба(?). УСЁ.

Это был такой, краткий обзор возможностей перемещения по Якутии, она уже немного отдалилась во времени, сейчас у меня появились новые впечатления, и я просто решил провести некоторые сравнения по своим воспоминаниям. Почему так подробно именно про Тикси -- это место труднее всего достичь по зимникам, все остальные направления уже более понятны. Да ладно, что я тут умничаю, просто есть какая-то лёгкая ностальгия по тем временам, да и по Якутии в целом.

Чукотка, мои впечатления вплоть до сегодняшнего дня

А вот по Чукотке, как оказалось, классно ездить именно летом! Вы представляете, после Якутии, для меня явилось такой неожиданностью наличие здесь довольно разветвлённой сети автодорог, самых настоящих летних автодорог! (разумеется не асфальтированных, тупое пояснение, но для некоторых, согласитесь, совершенно необходимое) В наибольшей степени, это, конечно, Певекский "угол" Чукотки. Создаётся впечатление, что тут дороги просто везде и всюду. Со времён Сталина тут добывали золото, олово, уран. Вокруг этих мест раскидано небывалое множество руин лагерей ГУЛАГа, сложены они были прямо из того камня, из чего и все окружающие сопки. На их склонах зачастую можно увидеть отверстия -- штольни с кучкой отработанной породы рядом, издали они кажутся просто норками, вырытые каким-то зверьком. Так шестьдесят лет назад здесь заключённые-смертники добывали уран для самой первой атомной бомбы. Называется это -- лагерь Северный, порядка 30 тыс. заключённых, туда ведёт дорога 45 км, как говорят, ещё отсыпанная вручную, тачками. Многие шахты, опасные по радиационному фону, замурованы (как говорят) двенадцатиметровыми бетонными пробками, прямо вместе с останками заключённых, сохранившихся в вечной мерзлоте так, как будто это было вчера.

Помимо лагерей, здесь множество брошенных после перестройки приисков и артелей по добыче золота и олова. К ним ко всем тоже ведут дороги. По большинству из этих дорог, конечно же, никто не ездит. (Разве что за какими запчастями или цветметом, коего там тонны, одного провода с линий электропередач просто немеряно) Дороги эти, местами промытые, вместе с этими полусожжёнными полуразваленными посёлками, как призраки из прошлого, навевают какое-то жутковатое состояние. Но всё зависит от чувственного восприятия того или иного человека. Можно это всё не замечать, и любоваться природой, зелёными сопками и журчанием ручейков в распадках, тундровым разнотравьем и множеством разнообразных цветов. Можно в конце концов просто не ездить по тем призрачным дорогам, (благо это сложно сделать), а путешествовать по более реальным.

Многие жители здесь отмечают, что с приходом Абрамовича на пост губернатора округа, Чукотка после перестройки начала понемногу оживать. Причём оживают именно перспективные золотодобывающие артели. Для сравнения -- в Якутии золоту настал полный кирдык. (Олову везде настал полный кирдык) Не уличайте меня в категоричности, может оно и к лучшему -- глядишь, хариус в реке понемногу появляется, да и ландшафт перестали открытой добычей уродовать. Во всём надо искать положительные стороны, честное слово! Не напереживаешься за Россию-матушку, бесполезно! Принимайте её как данность! Кстати в связи с возрождением прииска "Майский" навигация этого года в Певеке обещает быть довольно интенсивной. Не так,

конечно, как при советах, но всё-же.

Про Анадырь (ласково называемый Анадырочка) тоже рассказывают всяческие небылицы, что это уже стал вообще какой-то супергород, там вроде как нашли нефть и все там просто купаются в роскоши. ("Абрамович себе столицу отгрохал!") Не знаю, насколько надо доверять этим слухам, я там ещё не был, да и не особо туда стремлюсь (сам не знаю почему, наверное, потому что он не за полярным кругом и это уже не Арктика). О внешнем облике города Певека впечатление всё ещё создаётся довольно серенькое, и это не только моё мнение, Билибино в сравнении с Певеком всё-же поприятнее (я про внешний облик города).

Летние Автодороги Чукотки

Теперь конкретная информация по автодорогам.

Хоть автотрасса Певек -- Билибино и существует уже довольно давно, однако движение по ней возможно (и осуществляется) только начиная с июля месяца (возможно и с конца июня). Это связано с паводком на реках, через которые на этой трассе нет мостов, и приходится преодолевать их вброд. Для справки: предельно допустимая глубина -- это когда КАМАЗу по стёкла, и то грузёному, пустой бурная горная речка может перевернуть. (В кабине при этом вода доходит до сидения) Примечательно, что в этом году паводка не было практически совсем, машины, как ездили по зимнику, так через каких-то несколько дней начали ездить уже вброд.

С новым витком развития старательских артелей в последние годы начала развиваться и сеть автодорог. Так в настоящее время можно совершенно свободно пересечь по диагонали весь регион Чукотки по лету: от Певека до Эгвенкинота! В эту же кучу связанных друг с другом пунктов относим соответственно и Билибино, кроме того, Мыс Шмидта, Полярный (Шм. р-н), Биллингс (Шм. р-н), а в весьма скором времени Анюйск (Бил. р-н) (если не уже), и Черский (может быть уже на следующее лето), более того, тужа же обещается ещё и Анадырь(!), но это ещё пока весьма предварительно.

Постараюсь вкратце описать схему пролегания автодорог, полагаю, это окажется интересным, так как данной информации, по моему, нет ещё нигде.

Итак Певек (0 км) - "21км" - Южный (~100 км) - Быстрый (120 км) - Комсомольский (132 км) - Майский (170 км) - Промежуточный (210 км) Эта автодорога существовала давно, может, ещё и двадцать лет назад, а может, и ранее. Теперь все эти посёлки закрыты и разрушены. Комсомольский, правда, ещё кое-как теплится благодаря артели старателей "Чукотка" -- чуть ли не крупнейшего предприятия во всём регионе. Можно сказать, что Комсомольский вообще не существует, существует просто артель "Чукотка". Этой артели мы и обязаны наличием автодороги на Эгвенкино, отсыпанной всего каких-то три-четыре года назад, и даже моста через Паляваам в Промежуточном, строительство которого было окончено в прошлом году, а также возрождением прииска Майский.

Далее, несколько лет назад от Промежутки дорогу дотянули до Билибино. Всего от Певека получается ок. 1800 км, что гораздо длиннее зимника - ок. 900 км. Соответственно, по летней дороге зимой никто не ездит и её не расчищают, для этого существует зимник, начинающийся от "21-го километра" и идущий по берегу (а лет 5 назад напрямую по льду) Чаунской губы через Рыткучи (Усть-Чаун) (живой чукчанский посёлок), Кремянку (нежил.), далее забирает вглубь материка на Бараниху (руины золотого прииска) (не путать с действующей полярной станцией Малая Бараниха, что гораздо севернее, на побережье), далее, через перевал, спускается в Билибино, где лишь за тридцать километров до города кончается тундра и начинается лесная зона.

Летняя же дорога описывает невероятный крюк от Промежуточного до Билибино по горам, (и к городу выскакивает совершенно с другой стороны), на ней ещё полно препятствий в виде речек с водой по стёкла, но в плане путешествия по ней автостопом, экзотики и красивых панорам это лишь добавляет ей очков. (Мне все неустанно советуют по ней прокатиться, мотайте на ус!)

Кроме того, через главное препятствие -- Паляваам с прошлого года уже есть мост. (Местная достопримечательность, гордость, самый длинный мост на Чукотке, двести метров, пять пролётов)

Итак, Промежуточный, переезжаем мост, прямо -- Билибино, налево -- Эгвенкино. Про билибинскую дорогу я больше ничего не знаю, вам я её обозначил, съездите, посмотрите. Тем более, когда дорогу от Билибино доведут до Черского -- это вообще идеальный летний маршрут: по магаданской трассе до Сеймчана, оттуда по ВЕСЕННЕЙ (Сеймчан-Зырянка) навигации до Черского по Колыме, а если до Черского ещё не доведут дорогу, то до Анюйска тоже можно доехать по навигации, и дальше куролесьте по Чукотке сколько влезет! Так значит, после моста налево: дорога всё время идёт на восток, поднимаясь вверх вдоль левого берега Паляваама (по течению, по ходу езды --

правому, извините за тупую ремарку) Всё время по обоим сторонам долины возвышаются сопки, а из примыкающих долин вытекают бурные потоки, которые машина опять-таки пересекает вброд. Порой, при невозможности прокладки дороги вниз, в пойме, она взбирается на сопку, и оттуда открывается великолепный вид на эту долину, на необъятную тундру, на реку, которая то прижимается к скале массивным потоком, то разливается по пойме на десяток рукавов. Через 40 километров -- метеостанция Глубокая, (по названию левого притока Паляваама, который машины преодолевают вброд). Интересное, кстати, место, живёт там Гена-водомут (от слова гидромет), уже двадцать лет кряду являясь начальником этой метеостанции, живёт он там со своей женой чукчанкой по имени Роза, есть там ещё один, не старик, но в годах, по имени Пётр, просто помогает по хозяйству и рыбачит. Собственно это и являлось конечной точкой нашей поездки и дальше по этой трассе я не был. К описанию этого места я постараюсь, если хватит сил, ещё вернуться, а пока про остальные дороги (из рассказов водителей).

Вообще, эта дорога по Полявааму, она не ради и не из-за Эгвенкинота (если позволите так выразиться), она ведёт на ВАЛУНИСТЫЙ, посёлок, основанный на одноимённом месторождении золота два года назад (всего!). В настоящий момент там насчитывается около 300 человек (как говорят), он постоянно расширяется и строится, притягивая к себе небывалый поток автомашин как со стороны Эгвенкинота, так и со стороны Певека (как правило из Комсомольского, из артели "Чукотка", чьей вотчиной он и является), кроме того, там идёт строительство горно-обоганительной фабрики (золото). Там всё так поставлено настолько на широкую ногу, что этот посёло(че)к, расположенный (надо полагать) недалеко от географического центра Чукотки, может вскоре стать и её экономическим центром. Короче Валунистый -- это центр Чукотки, все дороги ведут туда! Где он точно расположен на карте, я даже сам пока что точно сказать не могу. На картах он ещё не отмечен, а водители обычно знают автодороги, но не знают географии. (Большинству временщиков это вообще не интересно) Короче, как я понял, это где-то на водоразделе Паляваама и какой-то сопредельной речки. Какой?

"Куда там вода-то текёт, в Анадырь?" -- спрашиваю водителя.

"А не знаю, по-моему, не в Анадырь. Да там и речки то никакой нет, только ручеёк крохотный и всё."

"А куда, в Амгуэму, что-ли?"

"Да, вот туда, туда"

"Ну тогда это Вульвывеем, правый приток Амгуэмы" -- думаю я.

А другой говорит, что в Большую Осиновую (басс. Анадыря) Оставим эту тему, это можно доподлинно выяснить, только поехав туда, как, впрочем, и что угодно на Земле.

От Глубокой до Валунистого остаётся ещё очень далеко -- порядка 380 км. Весь путь от Комсомольского до Валунистого (ок. 500 км) машины в среднем преодолевают за полтора-два дня. (Зимой это расстояние можно ехать столько же, а можно и неделю-две, всё зависит от погоды) Где-то на этом участке существует развилка. Поворот налево -- на Мыс Шмидта и Полярный. (Там дальше есть живая артель, от которой Шмидта направо, а Полярный налево) Интенсивность трассы на Валунистый довольно велика -- три-шесть машин в день, и с началом навигации она непременно вырастет. На Шмидта, поменьше, но там, на повороте, говорят, есть балки, где можно сутки-другие отвиснуть.

От Валунистого до Эгвенкинота остаётся всего что-то около 170 км. Теперь про знаменитую трассу Эгвенкинот-Иультин (дорога от Валунистого выскакивает на неё что-то в сорока километрах от Эгвенкинота) Посёлок Иультин несколько лет назад закрыт и там никто не живёт, (ну может, там всё-таки кто-то и есть, так не бывает, чтобы вообще ни одной души), трасса действительно существует, но движение (которое тем не менее, как я понял, всё-же существует в том или ином виде) по ней точно также ограничено большой водой на реке Амгуэма, через которую несколько лет назад обрушился мост. Слухи о том, что эта трасса доходит до Мыса Шмидта не подтвердились. Вернее, зимой-то она, понятно, доходит, но нас интересует лето. Что оказалось на самом деле, её действительно собирались ещё тогда довести до Шмидта, но грянула перестройка и похоронила не только этот проект. (Остался двадцатикилометровый отросток от Иультина в сторону Шмидта). Может, её когда-нибудь и достроят, (сейчас появилась такая тенденция) но просто посёлок Мыс Шмидта уже сам по себе давно дышит на ладан, причём весьма уверенно.

Биллингс. Туда ведёт дорога, начинающаяся от Комсомольского. У меня нет по ней никакой информации, какой километраж, и главное, где и как она пересекает Пегтымель, но, по словам водителей, бывает такое, что с Биллингса приезжают редкие машины. Всё это предстоит выяснить если не мне, так кому-нибудь другому.

Анадырь. Вопреки расхожим толкам на Анадырь зимник есть. Может быть и не обслуживаемый, машины сами его протаптывают, этого я точно не знаю, но машины начинают туда ходить также с января-февраля. Начинается он от того же самого Валунистого. Также ходят слухи, что когда-нибудь его собираются отсыпать и он станет летней трассой.

На Анюйске и Черском я отдельно останавливаться не буду, это было описано в предыдущих сообщениях.

Ещё интересно вот что. Оказывается, существует автозимник, по которому можно попасть на Чукотку прямо из Магаданской области, не по Колыме через Якутию. Это в своё время явилось для меня полной неожиданностью. Оказывается, что за четыре дня (при удачном раскладе) машина может доехать от Магадана до Билибино! Начинается этот зимник от посёлка Омсукчан (район Маг. области), до которого идёт всесезонка, и далее через чукчанский посёлок Омолон в верховьях одноимённой реки выскакивает через Весенний на Кепервеем. Километраж врать не хочу, но Омсукчан -- Билибино под полторы тысячи будет.

Уфф, наконец-то я закончил эту скучную тему про дороги. Я специально постарался поподробнее, потому что эта инфа появляется впервые в автостопной среде. Здесь всё, что я собрал на данный момент, очень хотелось бы нанести это всё на карту, но для этого надо всё объездить, а у меня пока есть другая задумка.

Так или иначе, подводя итоги, можно уверенно сказать, что Чукотка -- это летний регион для автостопа, по сравнению с Якутией. Нельзя сказать, что тут больше летних красот или интересных мест по сравнению с Якутией, летом они одинаково прекрасны (пусть каждая по своему), и тундрой и лесом (хоть на Чукотке его бесспорно гораздо меньше), но дело всё в том, что вся эта летняя экзотика Чукотки невероятно доступна (стала в последнее время) по сравнению с Якутией, по подавляющему большинству территории которой можно ездить на машинах в основном только зимой.

Про неезженные дороги, перевалы, кикеры, реку Паляваам, ГУЛАГ и золотодобытчиков

В пятницу, 2-го июля, меня пригласили прокатиться по району. Изначально, я ничего не знал, куда мы едем и зачем, да и не особо интересовался, так как до этого я ещё не бывал здесь нигде и мне было всё равно, куда мы поедем.

Мы поехали по дороге на Комсомольский, этой дороге разбитых и разорённых поселков, в которых, оказывается, ещё кое-где теплится жизнь. Так, заехав на Быстрый, мы искали там какого-то человека. Когда мы туда приехали, мы увидели человека, который резал сваркой бочку с битумом, собираясь чинить крышу большого гаража. Оказалось, что там находится дорожная служба, ещё теплится какая-то жизнь, что при первом взгляде не скажешь никак. Вокруг только разрушенные дома, школа, магазины, теплицы при частных домах. Всё просто как в фильме ужасов. Меня всё это, конечно, уже не удивляет, и в Якутии мы с Полиной полно на такое насмотрелись. Просматривается

интересная закономерность: чем дальше от города расположен закрытый посёлок, тем больше в его окнах целых стёкол, видимо, тем меньше его посещает шпана. В расселённом микрорайоне п. Депутатский, в Якутии, помню, не было ни единого целого стекла, а вот, например, про Тенкели (300 км на север от Дпт) нам рассказывали байки, что посёлок был покинут настолько внезапно, что на столах ещё осталась засохшая сгущёнка и чашки с высохшей заваркой. Мы такое ни разу не видели, но баек наслышались полно, в частности, и про о.Большой Ляховский.

Далее был Комсомольский, где мы тоже ненадолго остановились, за ним дорога делается заметно уже, в основном она идёт по сопкам и по перевалам, некоторые из которых довольно крутые и высокие, а внизу, в распадке, можно порой заметить раскиданные по всей тундре остатки трактора К-700. Зимой этой дорогой опять-таки не пользуются, а расчищают зимник по болоту. (В смысле зимник на Майский и на Промежуточный) Майский. Порядка здесь побольше. Потихоньку восстанавливается. Главная достопримечательность здесь -- это сопка высотой метров в двести, вся изъезженная, исползанная, исчерченная следами бульдозеров (геологи называют это "шурфы"). Она и выглядит гораздо светлее других сопок, которые обычно имеют тёмно-коричневый оттенок.

-- Этой сопки через несколько лет не будет! -- сказали мне -- Её сруют под корень! Здесь по предварительным данным геологоразведки находится порядка трёхсот тонн золота.

В Майском мы свернули с основной дороги (на Промежуточный) и, проехав прямо под этой легендарной сопкой, устремились опять в какие-то поднебесные перевалы. Дорога здесь, как и многие другие, очень редко используемые, представляет собой просто полку на склоне сопки. А сопка сама по себе не то чтобы нечто единое целое, а просто "куча камней" различного размера, в основном небольших. Так вот, если эти камни "сдвинуть" немного вниз по склону -- получится дорога.

Очень часто здесь можно наблюдать такую вещь как "кикуры" -- это остатки более прочных древних пород, выстоявших в процессе эрозии десятки тысячелетий. Они, как правило стоят (да, именно стоят вертикально) на самой вершине сопки, и, при ближайшем рассмотрении, представляют собой нагромождение скал. При взгляде издалека они сначала вызывают изумление ("Это что?"), так как некоторые из них имеют весьма причудливые формы, и издалека выглядят как не пойми что. Очень часто они имеют форму вертикальных столбов, их может быть только два, а может и много-много -- целая гряда. Части, их составляющие, могут быть краеугольными, а могут и закруглёнными, "обтёртыми временем". Такое мы встречали и в Якутии, в частности недалеко от Батагая, в верхнем течении Яны. Там они называются "Киһилых-Тас", Людские камни (камни-люди).

Там бытует легенда, что люди пришли жить на Яну с востока, через перевал, они были крайне утомлены и голодны, и просили шамана (духа шамана), обитавшего в горах о помощи. В ответ на их мольбу он превратил воду в ручье в молоко, но, в свою очередь, наказал им во что бы то ни стало спуститься с гор _до темноты_(?). Иначе, он всех обратит в камень. Когда наступил срок, с гор успели спуститься не все. Так и стоит с тех пор на склоне горы вереница людей-камней.

(Буду признателен за исправление неточностей)

Теперь в тех местах на берегу Яны расположен посёлок Эльгецк (на карте Хайысардах), что очень созвучно с другим названием "Эльгецкий улус" -- это некое древнее образование, занимавшее территорию в бассейне Индигирки с центром в _Зашиверске_(?), и включавшее в себя территории современных Абыйского (Белая Гора) и Момского (Хонуу) районов, и, видимо, частично сопредельных.

(Об этом мне никто не говорил, просто будучи на Белой Горе, мы узнали про Эльгецкий улус и вспомнили про тот посёлочек на Яне и про легенду, рассказанную нам там, сопоставив названия)

Ладно, это опять был краткий экскурс в Якутию. (Я уже не питаю иллюзий когда-нибудь закончить это письмо.)

А мы карабкались в перевал, осыпая под колёсами камни, затем спускались в распадок и карабкались снова. Ехать мне всю дорогу пришлось в кунге, потому что в кабине Урала вчетвером уже становится тесновато. (хотя бывало и больше). Однако, на мою удачу, кунг был военный, такой, со скошенной крышей, в нём имелись окна, и более того, они ОТКРЫВАЛИСЬ, откидываясь вниз. Короче, ехать было ещё интереснее, чем в кабине, можно было прямо оттуда фотографировать виды, правда, приходилось перескакивать то на левую то на правую сторону, в зависимости от направления ветра и, соответственно, пыли.

Маленький посёлочек Нонаваам, расположенный в долине, и со всех сторон окружённый тёмными сопками, загородившими полуночное солнце, куда мы, наконец, допрыгали по этим валунам был когда-то золотой артелью, но закрыт как неперспективный аж в конце 70-х. Здесь, как и везде, имелся комплект (полу-)разрушенных строений: гараж(автобаза) детсад, школа, общежитие, несколько четырёхквартирных деревянных домов.

Пассажиры, ехавшие в кабине вышли и понемногу огляделись. Это были отец с сыном, Мусса и Шакман, они когда-то, давным-давно жили в этом посёлке. Шакман вспоминал, как он был совсем маленьким, и ходил вот в этот детский садик, (от которого сейчас остались лишь пара торчащих стен с печкой посередине и батареями по периметру).

Жутко, должно быть, созерцать всё это, подумал я тогда.

-- О! Здесь кочевые чукчи были! Года назад, когда мы тут были, мы не так всё оставили!
-- сказал Мусса, гремя кастрюлями в одном из немногих домов с целыми стёклами, дверями и даже нарами и печкой.

Утром они решили проехать немного дальше, посмотреть, может быть, где-то бродят олени, и поохотиться на них. Туда тянулась совсем узенькая насыпь, едва вмещавшая ширину Урала, она была местами перемыта, и, в таких случаях, приходилось браться за лопату.

"Как давно здесь никто не ездил?" -- спросил их я.

"Несколько лет, наверное, -- ответили мне, -- уж два года то точно! Кстати, это уже Шмидтовский район". Эту дорогу хотели вести на Биллингс, для вывоза оттуда касситерита (оловянная руда), с понтонным мостом через Пегтымель, но, как сами поняли, не достроили...

Поднявшись на очередной перевал, мы оглядели открывшуюся нам очередную долину, и, не найдя там оленей, вернулись обратно на Майский и продолжили движение дальше.

Промежуточный -- это то же самое, что и Нонаваам.

Когда машина остановилась у новенького моста, под которым тёк Паляваам, я спустился

вниз, чтобы смыть с лица пыль и, окунув ладони в прозрачные воды, устремившиеся по каменистому дну, вдруг почему-то с ностальгией вспомнил то замечательное время, когда мы с Полиной сплавлялись по Уяндине в прошлом году. А ведь я это тогда предвидел! Несмотря на все трудности и опасности этого пути! Эх! -- думал я, -- А ведь будем вспоминать! То же самое было и с тундрой два года назад, когда мы топали от Усть-Оленька до Таймылыра. Наверное, так всегда, когда находишься наедине с природой, в одиночестве (ну, или вдвоём): в тот момент она ставит перед тобой задачи выживания, преодоления расстояния, поиска пищи, а потом ты вспоминаешь это как свои лучшие прожитые дни, месяцы.

А потом мы были на Глубокой. Метеостанции, о которой я уже здесь упоминал. Это всё же, скорее не метеостанция, а просто гидрологический пост, но это неважно. Это просто очень хорошее место. Здесь снятся счастливые сны.

Несколько строений, обтянутых рубероидом, раскинулись на берегу быстрого Паляваама, напротив высокого, скалистого берега. На ту сторону перекинуты два толстых стальных троса, по которым ездит небольшая тележка. Это как аттракцион: можно в неё забраться и, крутя ручку, переехать на противоположный берег прямо через несущийся под тобой поток.

Люди, живущие здесь, в основном занимаются рыбной ловлей, и по возможности охотой (на гусей и уток, а также на диких оленей, когда они приходят)

Рыба в основном хариус, голец (рыба с красным мясом, бывает аж до метра длиной), зимой, на ямах (т.к. река перемерзает) на подлёдку идёт налим.

Помещения отапливают котлами на дизельном топливе, дров нет на сотни километров, разве бревно с машины упадёт (на Валунистом строят ЛЭП).

Перед тем, как мы доехали досюда, по дороге мы видели медведицу с двумя совсем крохотными медвежатами. Она была такого интересного желтоватого цвета, "песочная", как сказали, а медвежата -- тёмненькие. Дорога в том месте как раз проходила возле сопки, и она, увидев нас припустила со всех ног вверх по склону, как будто бы бежала по ровной земле! Она оборачивалась на нас и на своих маленьких. Мы остановились, и глядели ей вслед. А я тоже сидел у окна и глядел... У меня в фотоаппарате кончилась плёнка. Я взял телеобъектив, а вторую плёнку забыл... Я уже отношусь к этому без особого сожаления, такое бывало и раньше.

Природа просто так не даётся, она как будто бы говорит: сам смотри, но не фотографируй!

Когда фотоаппарат во всеоружии -- вы ничего не увидите.

Когда мы поутру третьего дня нашей поездки (3 июля), уезжали обратно, я решил приехать сюда ещё раз, уже автостопом, так как мне уже немного надоело ездить всё время в кунге и хотелось расспросить водителей про эти места и про дороги Чукотки, кроме того, я очень захотел приехать сюда с фотоплёнкой (и кстати мне удалось сфоткать горных баранов, прямо напротив станции), а главное, я хотел увидеть ещё один счастливый сон...

На следующий день, в воскресенье, четвёртого июля я опять был на трассе. Стоял непроглядный туман, и так уж получилось, что не было ни одной попутной машины. С трёх часов дня я проторчал на трассе весь вечер, и, решив немного пройтись, утопал аж на десять километров, после чего, ближе к утру, расстелил спальник и проспал аж до двух дня. Это был уже понедельник, и движение на трассе заметно оживилось.

Сидя в новеньком артельном Урале-бензовозе, уносящем меня в сторону

Комсомольского, я общался с водителем на тему местных достопримечательностей. Он упомянул про тот самый лагерь Северный, о котором я уже рассказывал выше.

-- Да я бы с удовольствием хотел бы там побывать, но он же пятьдесят километров в сторону от трассы и туда никто не ездит, практически никогда.

-- Да наши, артельские сейчас туда ездят оборудование разбирать, там же раньше воинская часть была.

Немного погодя, уже на подъездах к Комсомольскому нам навстречу выехал КАМАЗ, водитель которого, поморгав фарами, остановился переговорить о чём-то с моим. (Они здесь постоянно так делают)

Тут он поворачивается ко мне и говорит: "Вот он на Северный едет, хочешь с ним поехать?" Я взял и пересел, подумав, "А! Глубокая подождёт! А то такая возможность потом не представится!" И помчался почти всю дорогу обратно до Певека, до пятнадцатого километра, где отходит та самая легендарная ГУЛАГовская дорога, отсыпанная в своё время ещё тачками. После поворота нам пришлось заметно снизить скорость, так как дорога была очень узкой, и местами промыта весенними тундровыми ручьями. Через ручьи побольше, которые не пересыхают, были перекинuty бетонные блоки, но и они по большей части уже покосились, и мы съезжали с дороги вниз и переезжали их вброд.

Через два перевала нам открылся вид на речку Гыргычан, через которую, немногим дальше по дороге перекинут самый настоящий мост, переехав который, мы начали взбираться в наклонную и резко сужавшуюся долину этой речки. Здесь моему взгляду предстали те самые величественные кикеры, которые я впервые видел в такой близости, они своим скальным нагромождением "произрастали" прямо откуда-то из склона сопки, доминируя над ней, и над нами, и над всем окружающим.

Мы продолжали взбираться вверх, и это была уже не долина, а распадок с бегущим по нему ручьём.

Здесь когда-то стояла геологоразведка, и в то время тут произошёл несчастный случай, с верховьев сопки сошёл селевой поток и смыл больше половины всех балков, прямо со спящими в них людьми. Никто этого почему-то не предвидел, и балки были поставлены в самом низу, прямо возле ручья. Мы остановились возле гранитной плиты с фотографиями и именами всех погибших в тот день.

Далее дорога пошла чуть ли не под 20 вверх, мы начали взбираться в поднебесье.

По обоим сторонам от нас были видны какие-то странные строения, сложенные из того же камня, что был и у нас под колёсами. Видно было, что они давно покинуты и необитаемы.

-- Это бывшие сталинские лагеря, -- сказал мне водитель, -- здесь заключённые добывали самый первый уран, из которого сделали самую первую атомную бомбу в нашей стране.

Они были повсюду: и справа, и слева, и в следующем, за перевалом, распадке, и внизу и сверху.

Порой это были просто штольни, горизонтально выходящие откуда-то из глубин сопки на её поверхность. Говорят, что в них работали заключённые, кирками и лопатами добывая урановую руду. Нормой за день являлось 130 лопат, которые надо было ещё поднять на поверхность, только после этого человек мог претендовать на дневную пайку.

Единовременно здесь находилось 30 тыс. заключённых, выживали единицы...

-- Сейчас подъедем, там наверху стоит чугунная плита в память всех погибших

заклѳченных, -- продолжал водитель, -- там что-то, помню, было написано, что тут будет установлен памятник тем, кто погиб в дни сталинских репрессий.

Взобравшись на самый верх и оставив далеко внизу и долину, и мост, и дорогу, мы остановились возле этого места. Из сложенной из камней пирамидки торчали лишь ржавые крючья...

-- Это что? Оторвали её что-ли? Блин, ну какой идиот это сделал!? -- посетовал он, -- Руки бы поотрывать! Короче, здесь раньше такая плита была чугунная, и кому она понадобилась?

-- А вот видишь вон тот кикур, -- продолжил он, когда мы двинулись дальше, -- он с той стороны выглядит прямо как голова Сталина, сейчас проедем, в зеркало посмотришь. И действительно, эта каменная глыба высотой метров в пятнадцать чем-то напоминала нерукотворный профиль товарища Сталина. И ведь подумать только, изваяна ведь она была гораздо раньше, чем сложился генофонд австралопитека! Бывает же так! И вот мы приблизились к конечной точке нашего маршрута: бывшей воинской части, расположенной на самой вершине одной из самых высоких сопок. Там стояли огромных размеров квадратные антенны, выкрашенные в красные и белые горизонтальные полосы. Такие раньше стояли по всей территории СССР и обеспечивали военную связь без использования спутников. Теперь при наличии большого количества спутников они стали не нужны и подверглись ликвидации почти повсеместно.

"Графит"(р. Оленѳк), "Амур"(Тикси), сопка Бурустах на Индигирке между Белой Горой и Чокурдахом, Лобуя около Среднеколымска. Здесь же я впервые видел эти штуки, величиной с пятиэтажный дом, не разрушенными, в своём первозданном виде. Всего их здесь было четыре, одну из которых уже, правда, успели завалить.

Я тут же вскарабкался на одну из них и бегал по мостку на её верхней кромке, пытаюсь повыгоднее сфотографировать всё увиденное. А кругом был просто обалденный вид, я просто не могу подобрать никакого другого слова, чтобы это описать! Необозримые, бесконечные гребни сопок, и даже уступчатых гор, ближние, чуть дальше, ещё, ещё, а самые дальние, в дымке, едва угадывались у самого горизонта. С противоположной стороны их не было, там, за ближними сопками до горизонта белели ледяные поля на океанской глади. Под моими ногами сия металлоконструкция немного поигрывала, и я обратил внимание, что, несмотря на то, что в Москве когда-то работал на высотных фасадных работах, вывешиваясь в альпинистском снаряжении, я уже настолько отвык от высоты, что начал её слегка побаиваться.

Рабочие здесь действительно с весны были заняты разборкой зданий из пеноблоков, их потом грузят на машины и отправляют на Майский или Валунистый. В задачу нашего рейса это не входило, водитель ехал сюда только отвезти рабочим продукты, мы быстро перекусили и двинули обратно.

Интересно, что до нашего приезда, как нам сказали, здесь, на протяжении недели, всё было затянуто облаками и никакой видимости, прояснившись лишь к нашему приезду, а после того, как мы уехали, всё небо опять заволокло тучами и начал накрапывать дождик. (Весьма весьма редкое явление в Арктике, обычно это заменяется здесь просто очень сырой и противно холодной погодой с ветром)

Вернувшись к 11 вечера на Комсомольский, водитель посоветовал мне пройти километра три по билибинской трассе, сказав, что там находятся старатели и у них можно переночевать.

Одев рюкзак, я двинул по дороге. Дождик, который мы, было, обогнали, начался вновь,

ветра не было, и комары, радостно почуяв добычу, невысшимой тучей слетелись, казалось, со всей тундры. И вот, когда я уже перевалил за сопку, слышался шум дизелей.

Прибор для промывки золота представляет собой довольно громоздкую металлоконструкцию, в точном устройстве которой я и сам пока ещё толком не разобрался. Общий принцип такой: бульдозерами срезается грунт на определённой прилегающей территории и "придвигается" к прибору, вернее к той его части, где, на небольшом углублении стоит водомёт, управляемый одним человеком. Этот водомёт достаточно тяжёл и поворачивается человеком на шарнире, испуская струю как пожарный брандспойт внутрь длинного, сужающегося, горизонтального расположенного металлического короба, крыши у короба нет, а в дне имеются отверстия величиной с кулак (с торцов стенок тоже, понятно, нет). Бульдозерист придвигает кучу грунта к этому коробу сбоку, стараясь не засыпать вовнутрь, а "пожарник" круговыми движениями подмывает эту кучу и она частично осыпается в короб, где этот грунт, разбитый струёй проходит сквозь отверстия вниз, а камни, имеющиеся в нём "выплёвываются" струёй по коробу наружу. Внизу, под коробом, врыт так называемый "стакан", представляющий собой (как я понял) вращающуюся центрифугу, где с некоего расстояния от стенок происходит отбор воды со взвешенными в ней частицами породы (лёгкими, ненужными) и откачка её наружу, а на стенках центрифуги оседают более тяжёлые, металлосодержащие частицы. Потом приезжает такая машина с бочкой раз в день (?) и производит "выемку", а затем отвозит всё это на горно-обогадательную фабрику (?). Во всей этой бочке может содержаться всего (например) 50 грамм золота, что очень сильно зависит от месторождения, и, в принципе, мало. Кстати, раньше, при советах, это почему-то было не так важно, так как при расчёте оплаты учитывалось в основном количество перемытой породы, а не снятого металла (маразм, да?). Обслуживают прибор три, а когда и более человек (два бульдозериста и водомётчик) посменно, по 12 часов. Круглые сутки, так как полярным днём светло, да и лето тут не очень долгое.

Зимой, разумеется, такая, открытая добыча невозможна.

Старатели приняли меня очень радушно, весьма при этом изумившись автостопщику из Москвы, вдруг так внезапно появившемуся в этих краях в первом часу ночи. Это как в той рекламе:

"Я... не помешал? -- Ты как раз вовремя!" С часу до двух ночи у них "обед"... Я бы назвал это скорее поздним ужином. Меня хорошо накормили и сказали, что я могу поспать в балке, обещав разбудить меня перед тем, как они сменяются в восемь утра.

Спалось не очень... "Народное техно! Гро-охот тракторов..."

Кстати ещё, у них прямо там есть гнездо орлана, который ещё по весне расположился на одной из больших высоких железяк, потом, когда пришли старатели, начал сильно возмущаться по поводу того самого "народного техно", но потом смирился. Деваться-то некуда, яйца отложены.

Так и живёт он, выращивая птенцов в самом эпицентре кипучей работы.

А на утро следующего дня я поехал дальше, пробыл на Глубокой до четверга, отъедался вволю красной рыбой, катался в той самой канатной телеге через речку, бродил по скалам на той стороне и фотографировал там тундровые цветы, а на обратном пути опять нашёл приют у этих же старателей.

В пятницу, 9-го я покинул это место и вернулся в Певек.

=====
Сразу же после этого, не успел я даже очухаться, я опять на свою голову, не зная, чем это всё обернётся, напросился на ещё одну поездку в кунге, в том же самом. Поездка хоть и была недолгой, с субботы на воскресенье (10 и 11 июля), но насыщена приключениями, пожалуй, даже больше, чем предыдущая, а скорее всего, просто приключения эти были посерьёзнее тех.

Эту байку, про то, как мы вывозили из тундры труп обгорелого чукчи, я расскажу как-нибудь потом. А то я и так пишу это сообщение уже почти нелелю, урывками правда. А как до сих пор показывала практика, читается всё (почему-то) гораздо быстрее, чем пишется.

=====
-+- -- А что такое боббит? Это, вроде, свинцовая руда?

-- Ну... Как тебе сказать... Вот боббит со свинцом мешаешь и получаешь олово... ну, которым паяешь.